

論 文

工業地域の深層の発展力についての研究 —複数の産業が集積する愛知経済を事例に—

榊 原 雄一郎

1. 問題の所在

1-1 問題意識

本研究の目的は、我が国屈指の工業地域の一つである愛知県の地域経済（以下「愛知経済」）において、発展のポテンシャルである地域経済の「深層の発展力」を検討することである。

三大都市圏の一つに数えられる名古屋大都市圏¹⁾（以下「名古屋圏」）の中心県である愛知県であるが、近年東京一極集中が進む中で他の地域とは異なる経済発展を遂げている。こうした中で、愛知経済は、学界のみならず各方面から多くの注目を集めている。愛知経済に関する研究や記事は、次にみるように近年時代によって大きく異なるものであった。

1990年代の「名古屋とばし」の時代を経て、2000年代に入ると自動車産業にけん引され他の地域に比べて高い経済力を評価する研究や記事が多く出されていった（日本経済新聞社編 2006、細川 2008 など）。これらの研究・記事ではこの地域の経済を「強い愛知」などと評している。その後リーマンショックにより自動車産業が失速しこの地域の発展に陰りが見え始めると、産業の多様性のなさによる地域経済の脆弱性を指摘する研究、さらにはリーマンショックによって地域経済がどの程度ダメージを受けたかといった研究・記事が出された（梅原 2010；塩見・梅原 2011 など²⁾）。

上記のように愛知経済は時代によって全く異なる評価を受けているように見えるが、実際のところ上記2つの研究が指摘する愛知経済の特徴は同じである。すなわち、自動車といった特定の産業集積の強さと、少数の産業に依存する地域経済の脆弱性を愛知経済の特徴とし

1) 本稿でいう名古屋大都市圏とは愛知県、岐阜県、三重県の3県を指す。

2) 例えば、2009年2月号の『週刊ダイヤモンド』では「トヨタ落城、名古屋炎上」といった記事が出されている。

ているのである。それが時代によって表層化した面が異なるため、評価が分かれていると考
えることができる。

このように、これまでの愛知経済に関する評価についての研究は、動態的な視点を欠いた
極めて短期的なものであったといえる。そのため、地域経済の指標が好調に見える際には高
い評価が、逆に低調な時期には低い評価がなされてきたに過ぎず、これらでは地域経済の発
展のポテンシャルといった地域経済の「質」に関わる部分についての検討がきわめて不十分
であったという問題を抱えている。

一方、地域経済学における地域経済の「質」についての研究は極めて重要である。例えば、
分工場経済の問題は、地方圏に企業誘致によって分工場が進出して一時的に量的な指標が向
上したとしても、長期的にみて地域経済の質的發展に結びつきづらいことを指摘している。
こうしたことから考えても地域経済の質に注目することは極めて重要である。こうした地域
経済学の研究意識を引き継ぎ、愛知経済についても地域経済の「質」についての研究が求め
られている。

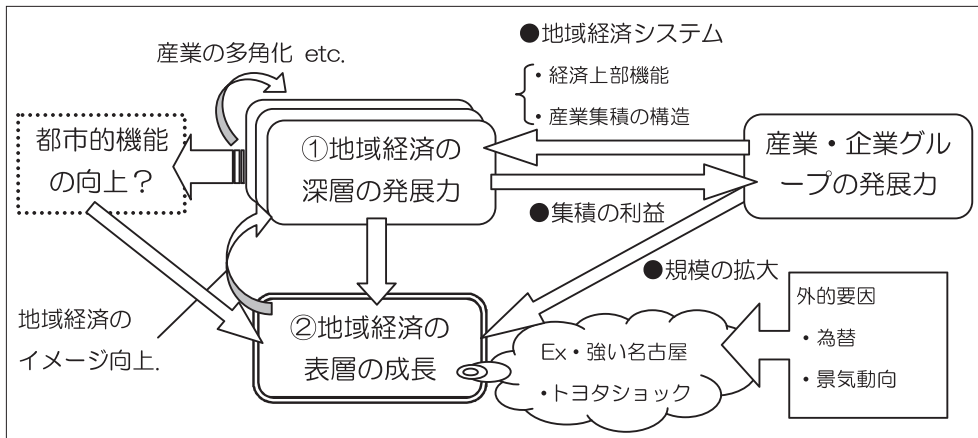
1-2 本研究の分析視角

愛知経済における地域経済の質を検討するために、本研究では地域経済の深層の発展力と
いう概念を提示したい。地域経済の深層の発展力とは地域政治経済システムの「質」にかか
わる部分である。本研究では地域経済の発展を次の2つに分けて考える。すなわち、地域経
済の発展のポテンシャルであり内発的な発展力である地域経済の「①深層の発展力」と、そ
の結果として現れる人口増や経済成長率の上昇といった「②表層の成長」である。後者②は
前者①の結果として現れるが、変化の波は激しく、為替や景気変動といった外的要因に直接
的に影響を受けやすいという特徴を持つ。また、ある地域が量的に成長しているという事実
それ自体が地域のイメージ向上につながるため、それによって深層の発展力が向上する可能
性も否定できない。

一方、前者①は地域経済の「質」にかかわる部分であり長期的な地域経済の発展を考える
上で重要であるが、指標化が困難でかつ見えづらいため政策の目標とはなりにくい。なお、
ここで重要なのは、深層の発展力が上がっていても世界的な不況といった外的要因³⁾によっ
て一時的に地域経済の量的成長が阻害されたり、分工場経済の問題にみられるように一見地
域経済の量的成長が進んでいてもその背後では内発的な発展力が低下している場合があるこ
とである。地域経済の発展といった場合、両者がともに進展することが望ましいが、必ずしも
両者が一致するとは限らないのである。

3) ただし、こうした外的要因に対する頑強さは深層の発展力に関わる部分でもある。

図1 本研究のフレームワーク



(出所) 著者作成。

さて、愛知経済のような工業地域の発展を考える際には、その地域の中心となる産業や企業グループについて注目する必要がある。工業地域における地域経済の発展と中心となる産業と企業グループの関係は次の図1のとおりである。図1に示しているように工業地域の発展力は立地する産業や企業グループの発展に規定される(小林 2010)が、それは一方的ではなく相互補完的な関係である。すなわち、当該地域の経済発展は産業や立地企業の発展に依存するが、産業や立地企業は同地域の産業集積を活用することによって高い競争力を維持することが可能となるといった意味で相互補完的である。また、地域経済の深層の発展力は、後述するように立地企業の競争力の単なる和ではなく、そこには地域経済システムの在り方が媒介項として存在しているのである。さらに、発展過程で産業の多角化が進むことにより、もともと特定の産業や企業グループに依存していた地域経済が新たな産業を有し、産業の複合化が進む可能性がある。その結果、都市的機能の向上が期待される。

それでは工業地域における地域経済の深層の発展力は、どのような視点から理解されるのか。ここで重要となるのが、工業地域における地域経済システムのあり方であり、これは産業集積の構造、および経済上部機能(中村 2004、pp.85-87)の有無、という2つの視点から理解することができる。

まず、産業集積の構造についてみよう。工業地域は企業等が集まるという意味においてすべて産業集積であるといえるが、集積の構造を分類した Markusen (1996) が指摘するようにその構造は多様である。例えば、地方圏にみられる企業誘致によって形成される分工場経済は、偶然集積に過ぎず、地域内リンケージを形成しないサテライト・プラットフォーム型の構造となる。それに対して、本稿で取り上げる自動車産業においては、「同じ」集積では

あるがその構造でみれば完成車メーカーを頂点とした企業城下町型集積を形成し、ハブ・アンド・スポーク構造に裾野部分でマーシャル型の構造を組み合わせたものになる。こうして形成される地域経済の構造は、単なる単独で立地する工場の集合体である分工場経済よりも遙かに複雑で深いものになるのである。自動車集積における自動車関連工場はこうした複雑な分業構造で地域経済に埋め込まれているため、分工場のように簡単には閉鎖されることは少ないのである。特に自動車産業が形成する企業城下町型集積は、その産業的特性からきわめて広範囲な企業を集積させるところに特徴がある。

一方、集積の動的な変化を検討するにあたっては地域経済の経済上部機能である中枢管理機能および研究開発機能を視野に入れることが重要になる。なお、この視点は Markusen (1996) の研究では等閑視されている。例えば、「同じ」企業城下町型産業集積において、その内部に経済上部機能を有する場合とそうでない場合があり、経済上部機能の有無は動的にみた地域経済の発展に大きな違いをもたらす。例えば、経済上部機能に属する事業所の独自の調達機能は、集積内におけるリンケージの進化を決定する極めて重要な機能である（藤川 1999）。地域経済の深層の発展力を考える上でこのような経済上部機能の有無を分けて検討することは極めて重要な意味を持つ。本稿ではこのように2つの視点から愛知経済の深層の発展力について検討を進める。

1-3 本研究の概要

上記問題意識のもと、本稿では愛知経済を取り上げ、この地域の地域経済の深層の発展力の変化を検討する。なお、本稿での分析対象は愛知経済であるが、必要に応じて後背地も含めた名古屋圏全体で分析を進める。本稿での課題は、同地域の中心産業である①トヨタグループを中心とした自動車集積がどう発展したのか、また、自動車産業の発展が②地域内の他産業の発展とどのように関わったのか、その上で、愛知経済におけるこれら産業の発展が③都市的機能の幅を広げているのかどうかである。本研究は上記3つから愛知経済における深層の発展力の変化について検討を進める。

本稿では以下のように議論を展開する。2では東京および大阪経済との比較を意識しつつ愛知経済の構造を明らかにする。そのうえで同地域経済の評価の変遷について検討する。ここでは「名古屋とばし」から「強い愛知」そして「トヨタショック」といった地域経済の評価の変遷について検討する。3では愛知経済の構造を、自動車産業との関わり合いから検討する。愛知県内でも特に自動車産業が集積している西三河地域に注目し、同地域におけるトヨタグループの立地について検討した上で産業集積としての愛知経済の構造について明らかにする。その上でグローバルな生産体制への変化と地域経済について言及する。4では愛知経

済における各産業の構造と経済上部機能、産業集積間の連関について検討を進める。まず同地域に立地する企業について明らかにした後で、産業集積単位でその構造について分析する。その上で産業集積の深化が愛知経済の都市的機能にどのような影響を与えたのかについて検討を進める。

2. 愛知経済の構造と変化

2-1 三大都市圏と愛知経済：「強い愛知」の実像

ここでは愛知経済の特徴について、三大都市圏他の中心府県である東京都経済および大阪府経済（以下「東京経済」および「大阪経済」と略す）と比較しながら概観し、「強い愛知」の実態について確認する。まず圏域単位⁴⁾での経済を比較してみよう。次の表1は東京圏、大阪圏と名古屋圏の経済指標を比較したものである。本指標は圏域における全国での構成比を人口の構成比で割ったものである。1より大きければ人口の構成比以上に集積していることを示している。

表1 指標でみる名古屋圏の地位

項目	年次	東京圏	名古屋圏	大阪圏
人口（全国の構成比）	2000	26.3%	8.7%	14.5%
総生産	2001	1.17	1.10	0.98
県民所得	2001	1.16	1.09	0.97
製造品出荷額	2002	0.74	2.00	0.89
卸売年間販売額	2002	1.72	1.07	1.10
小売り年間販売額	2002	1.04	1.02	0.99
情報サービス業	2002	2.67	0.56	0.72
広告業	2002	2.49	0.60	0.99
全国銀行預貯金残高	2003	1.58	0.86	1.21
全国銀行貸出残高	2003	1.92	0.64	1.08
本社数	2001	1.35	0.93	0.98
輸出額	2003	1.53	2.18	1.36
輸入額	2003	1.64	1.21	1.23

（出所）名古屋都市産業振興公社編（2004）より著者作成。

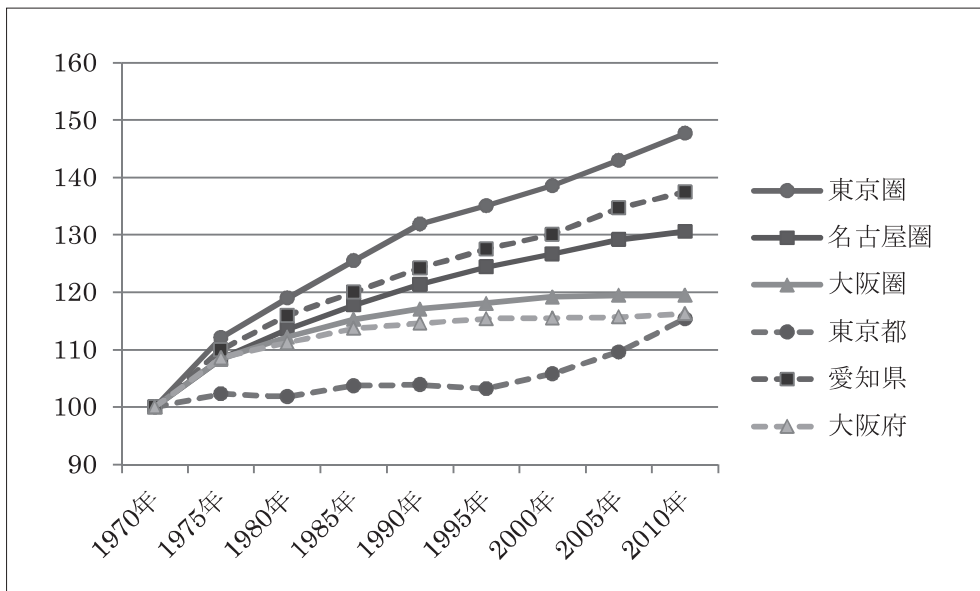
愛知県は製造品出荷額が日本一であり、愛知経済の特徴はその卓越した工業にある。それを反映して名古屋圏でみても製造業出荷額で高い数値を示している。また強い工業を反映し、輸出額についても極めて高い数値となっている。中枢管理機能として本社数については東京圏および大阪圏に及ばないが、指標では大阪圏とほぼ同等である。かつて三大都市圏には生産機能と中枢管理機能が二重に集積していたが（寺西 1990）、東京圏および大阪圏は高度経

4) 東京圏：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県。大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県。

済成長期以降、生産機能を大幅に失ってきた。その一方で名古屋圏は生産機能を高めていったのである。そして後にみるように愛知経済の中核管理機能は、こうした地域の生産機能と一体化しているところに特徴があるのである。また、人口、県内総生産といった規模の指標では東京圏、大阪圏より劣るが、成長率は高い。愛知県の県内総生産は100万人以上人口の多い大阪府とほぼ肩を並べるところまで来ているのである。

地域経済の発展は人口の吸引を伴う。そこで次の図2は1970年の人口を100とした時のその後の人口の推移を示したものである。圏域でみれば東京圏の人口増加率が最も高いが、愛知県自体の人口増加率も総じて高くなっている。東京圏では中心である東京都の人口が増えず圏域全体としては大幅に増加するというドーナツ化が進む一方で、名古屋圏では中心となる愛知県の人口増加が圏域全体の人口の増加をけん引している。

図2 3大都市圏の人口の変化（1970年=100）

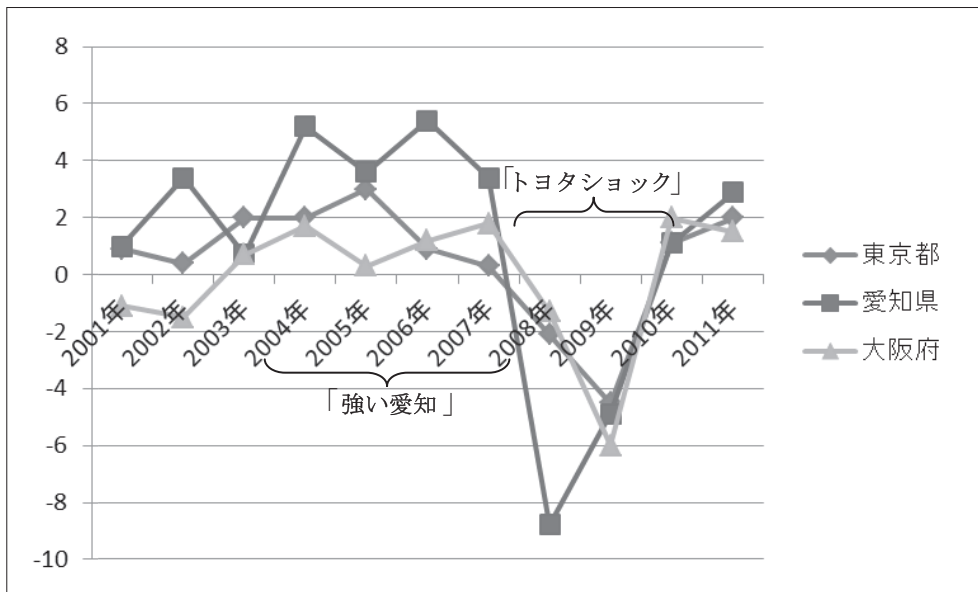


（出所）日本統計年鑑より著者作成。

さて、図3は近年の3都府県の域内総生産成長率（実質）を示したものである。その中でも特に目を引くのが愛知県の変動幅の大きさである。2005年から2007年までは極めて高い成長率を示したが、リーマンショックによるトヨタグループ減産のダメージが大きく表れた2008年及び2009年には極めて大きく落ち込んでいる。こうした愛知県の変化に対して大阪府はずっと低空飛行であったがリーマンショック後の落ち込みは比較的少ない。もっともその後の回復も早くはないという問題を抱えている。

愛知県は日本で屈指の産業地域であり、日本の中心的工業地域となっている。愛知経済の中心となっているのは自動車産業であり、同時にこれと関連する金属加工や機械などの自動車産業を支える様々な産業も発達している。そして自動車産業の中心にある企業が、世界最大規模の自動車メーカーであるトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」）である。

図3 近年の3都府県の経済成長率（実質；％）



（出所）各都府県民経済計算より著者作成。

2-2 愛知経済の評価：「名古屋とばし」から「強い愛知」、「トヨタショック」へ

愛知経済の評価は近年極めて大きく変化している。高度経済成長期における三大都市圏とその末弟としての名古屋圏、主に1990年代の「名古屋とばし」、2000年代中盤頃の「強い愛知」論⁵⁾とリーマンショックを契機とした「トヨタショック」とそれと関連した地域経済の脆弱性についての議論である。現在の愛知経済を検討する上でこの3つの議論を外すことはできない。ここでは高度経済成長期以降の愛知経済の評価の変遷をみていきたい。

高度経済成長期までに三大都市圏のひとつと評されるようになった名古屋圏は、小さいながらも独立した全国レベルの中核管理機能を持った都市であると評価された（寺西1990）。しかし、その後の東京一極集中が進む過程で、名古屋圏の地盤沈下が徐々に明らかになった。それを端的に示すのが「名古屋とばし」といわれる一連の出来事である。これは直接的には、1992年に東海道新幹線でひかりにかわる最上位種別となった「のぞみ」が1日1本とはい

5) ここでは「強い西三河地域」といった愛知経済に含まれる地域経済の評価の総称として用いている。

え名古屋駅を通過するダイヤが組まれたことを指す。経済的な意味としては東京、大阪に対する名古屋圏の劣位を明示した一連の出来事に使われてきた。80年代以降、大阪大都市圏においても対東京で地盤沈下が進んでいたが、田辺（1996）にみられるように、90年代は特に名古屋圏の評価が低くなった時期であったといえよう。

90年代とは違って変わって2000年半ばから2007年頃にかけては、愛知経済は好調な地域として注目を集めた。これは「強い愛知」「元気な愛知」といったように様々な形容詞がつけられ、様々な名称で呼ばれている。図3でみたように愛知経済の成長率は他の大都市圏の中心都府を大きく上回っていた。また、こうした経済面での好調さは、地域内自治体の財政状況にも反映されていた。近年では北海道夕張市が財政再建団体に転落するなど、多くの地方自治体が財政難であえぐ中で、愛知県では2009-2011年の3カ年平均の財政力指数で1.0を超える地方交付税の不交付団体が26市町村/全54市町村中となっていることから、愛知県の各自治体は財政的にみれば極めて裕福であったといえる。

一方、2007年の金融危機以降のグローバル経済の冷え込みを受けて、トヨタグループでは急激に販売台数を減らしていった。これはトヨタグループが地域経済の中心である愛知経済を直撃した。これは「トヨタショック」といわれ、先にみた梅原（2010）のように同地域の地域経済の脆弱性を指摘する研究・記事が相次いだ。図3からわかるようにこの時の愛知の経済成長率は他の地域を上回る極めて大きなマイナスとなった。また、財政力指数でみれば、2011年の単年度でみた場合、1を超える自治体はわずか14市町村まで激減しているのである。

さて、こうした愛知経済についての評価が大きく移り変わっていることについては、これらが地域経済の表層の成長に関わる部分であり、本研究の問題意識からすればそのこと自体はそれほど重要ではない。トヨタショックに関する研究・記事が指摘しているのは、トヨタグループに関して①生産システムの脆弱性が明らかになったこと、そのため、長期的に見て②大規模な生産体制の変更が起こりうることである（塩見2011など）。一方、地域経済に関して言えば③単一企業グループに頼る企業城下町特有の地域経済の脆弱性がより明確に意識されるようになり、自動車産業に過度に依存することへの危機感がより強められたことである。しかし、こうしたことは既に指摘されていることであり（榊原2008など）、それがリーマンショックによって表面化したにすぎないのである。本研究の問題意識からしてより本質的なことは、これによって当該地域の地域経済発展のポテンシャル、すなわち地域経済の深層の発展力が変化したのかどうかであろう。以下では愛知経済の深層の発展力の変遷を探るため、次章では愛知経済の中心的産業である自動車産業と同地域経済の関係について検討を進める。

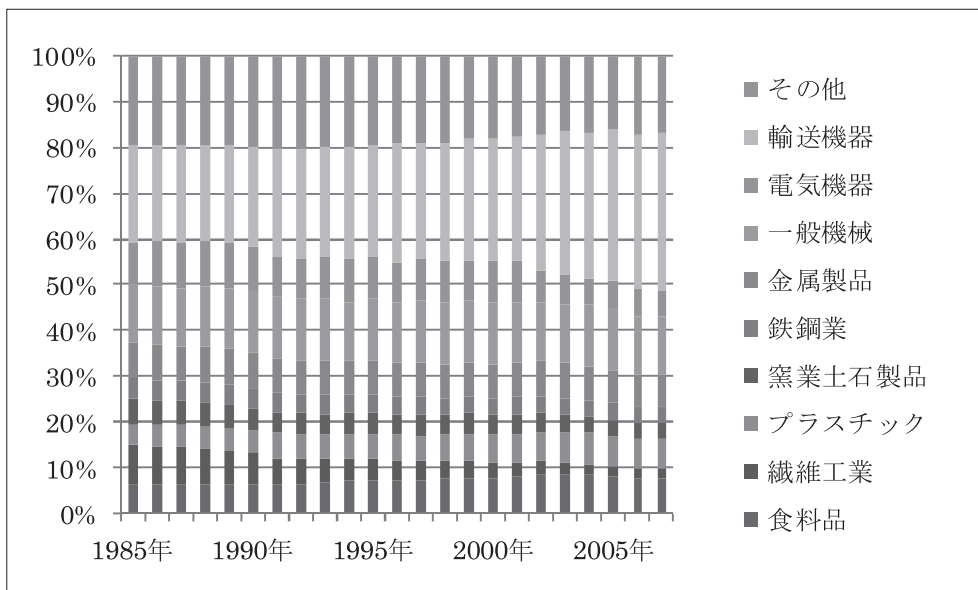
3. 自動車産業と愛知経済

3-1 愛知経済における工業の地位

ここでは愛知経済の構造について概観しておこう。愛知県の産業構造を就業者数で見ると、第二次産業の比率が高いというところに特徴がある。愛知県の第二次産業の比率は32.3%（2010年）であり、全国平均の24.2%を大幅に上回っている。ちなみに、東京は16.6%、大阪は24.0%である。愛知県では第二次産業の中でも特に製造業の割合が高く、製造業が全就業者数に占める割合は25.1%となっている。こうした点からも愛知経済が製造業中心であるということがわかる。

次に愛知県の製造業についてみてみよう。図4は産業別従業者数の割合を示したものである。愛知県はもともと繊維産業が盛んであったため、1985年の時点においても繊維産業は第4位の8.8%を示しているがその後急速に割合を減らしていった。高度経済成長期以降この繊維産業に取って代わったのが、自動車を中心とした輸送機械、さらには一般機械といった機械関係の産業であった。2010年における輸送機械が占める割合は34.6%となっている。これら輸送機械を含めた広義の機械関連産業でみればその割合は63.8%にのぼる。

図4 製造業における産業別従業者数の割合



(出所)「工業統計」より著者作成。

ここまで見たように、愛知経済の中心は製造業であり、またその製造業の中心は自動車を

はじめとした輸送機械なのである。もっとも後述のように輸送機械だけではなく、それ以外の機械産業の集積が進んでいるのも見落としてはならない特徴である。

3-2 トヨタグループの立地と愛知自動車集積

前節でみたように愛知経済の中心は自動車産業である。そこでここでは自動車産業の中心である⁶⁾トヨタグループの立地について確認したい。愛知県にはトヨタ自動車を中心として、数多くの自動車関連企業の事業所が集積立地しており、一大自動車集積を形成している。まずトヨタ自動車の立地についてみると、同社は豊田市に本社機能および研究開発機能の一部を立地させている。中枢管理機能の一部は第二本社がある東京にあるが、最も重要な戦略にかかわる中枢管理機能は豊田市にある。また、本社工場にはデザイン、プロトタイプの研究開発とその企画、車両の評価等を行うテクニカルセンターが併設されている。次に同社の国内生産拠点についてみると、12の国内生産拠点を愛知県内に立地させている⁷⁾（表2）。これらの生産拠点は単なる生産分工場以上の存在であり、いずれも母工場（マザー・プラント）として主要な拠点としての機能を有している。

表2 トヨタ自動車の生産拠点

工場名	所在地	操業開始日	事業内容、生産品目
本社工場	愛知県豊田市	1938年	車体組立
元町工場	愛知県豊田市	1959年	車体組立
上郷工場	愛知県豊田市	1965年	エンジン
高岡工場	愛知県豊田市	1966年	車体組立
三好工場	愛知県みよし市	1968年	足廻り、小物部品
堤工場	愛知県豊田市	1970年	車体組立
明知工場	愛知県みよし市	1973年	エンジン、足廻り鋳造部品、機械部品
下山工場	愛知県みよし市	1975年	エンジン、排ガス対策部品
衣浦工場	愛知県碧南市	1978年	駆動関係部品
田原工場	愛知県田原市	1979年	車体組立
貞宝工場	愛知県豊田市	1986年	機械設備、鋳鍛造型及び樹脂成形型
広瀬工場	愛知県豊田市	1989年	電子部品、半導体等の研究開発及び生産

（出所）<http://www.toyota.co.jp/jp/facilities/manufacturing/>より作成。

次にトヨタ自動車と関係の深い、豊田自動織機やデンソー、アイシン精機などの、いわゆる狭義のトヨタグループに属する企業の立地についてみてみよう。これらの企業は愛知県の

6) 愛知県には三菱自動車名古屋製作所、日産系の愛知機械工業も立地している。

7) 愛知県内のいわば直営の事業所以外に、トヨタグループは九州北部地域、東北中部地域に完成品工場を含めた生産子会社を配置し、愛知のミニ・クロウンである産業集積を形成している。この点については榊原（2014）で論述している。

中でも特に西三河地域⁸⁾に集積している。

グループ企業 12 社のうち豊田自動織機、アイシン精機、デンソー、トヨタ車体、トヨタ紡織の 5 社が刈谷市に本社を立地させており、刈谷市がトヨタグループ企業の一大集積地となっている。また、これらグループ企業各社は、本社機能のみならず多くの生産拠点を西三河地域に立地させている。たとえばアイシン精機は、国内の 11 生産拠点すべてを愛知県内に立地させており、そのうち 9 生産拠点を西三河地域に立地させている（豊田市 1、刈谷市 2、安城市 2、西尾市 2、碧南市 2）。同様にデンソーは、国内 9 生産拠点のうち 6 生産拠点を西三河地域に立地させている（刈谷市 1、安城市 2、西尾市 2、幸田町 1）。愛知県内にはこれら Tier1 企業に加え、Tier2 や Tier3 に属する数多くの企業が集積しているのである。こうした愛知県、特に西三河地域における自動車産業集積の形成は、一部では以前から存在する地場産業を巻き込む形で、「内発的」に形成されたものである（榊原 2006）。

3-3 愛知自動車集積の構造

ここまで見てきたように愛知経済の重要な柱は、トヨタグループを中心とした企業城下町型産業集積だと理解することが出来る。もっとも、愛知経済イコールトヨタグループの企業城下町といえるわけではない。こうした側面が大きいとはいえ、後述するように愛知経済には他の産業も厚く集積しており、愛知経済全体としては複合型の産業集積となっているからある。とはいえ、規模でみた場合トヨタグループおよび自動車産業の規模は突出している。

さて、愛知自動車集積はトヨタグループを中心とした企業城下町型産業集積であり、構造でみればハブ・アンド・スポークを基本としつつも、すそ野部分では横のつながりがあるなどマーシャル型の構造をも有する。ただし、集積はすそ野部分を除くとトヨタグループ外には基本的にクローズでありリンケージの広がりや波及はトヨタグループ内に限られたものとなる。もっとも、非常に多くの部品を必要とする自動車産業の特性上、産業の広がりには限定性を持つとはいえかなり広い。また、自動車産業は完成車メーカーを頂点とした垂直的分業構造を有するが、同地域ではこうした垂直的関係を基本にしつつも、開発力のある Tier.1 や Tier.2 サプライヤーとの間で水平的な協力関係を組み込む産業システムを形成しているのである（中村 2008、pp.41-42）。

さて、同地域のもう一つ重要な特徴は、意思決定機能および研究開発機能といった経済上部機能を集積内に有している点である。この点は分工場のみで意思決定機能を有しない企業城下町型産業集積とは大きく異なる点である。愛知県内にはトヨタ自動車本体および主要な Tier.1 や Tier.2 サプライヤーの本社および研究施設が立地しており、生産機能と研究開発機

8) ここでいう西三河地域とは豊田市、岡崎市、刈谷市を中心とする愛知県中部に位置する 9 市 1 町を指す。

能、そして意思決定機能が一体なった産業集積を形成しているのである。

ただし、こうした愛知経済の構造は、これまでトヨタグループの変化とともに大きく変わってきたし、今後も大きく変わるであろう。そこで次の3-4では今日におけるトヨタグループの大きな変化であるグローバルな生産体制への変化について検討する。

3-4 トヨタグループのグローバルな生産体制への変化

かつて、日本の多くの大企業は、海外市場に対して日本国内で生産したものを集中的に輸出するという「輸出依存型」経営をとってきた。しかし、こうした企業戦略が集中豪雨の輸出との批判を浴び、またプラザ合意を経て1980年代に急速に円高が進むと、多くの企業は海外に生産拠点を設け、需要地で生産を志向するようになった。1994年には日本からの輸出を海外生産が初めて上回り、それ以降海外生産台数は増加の一途を辿っている。トヨタグループも経済のグローバル化が進む中で、西三河地域の一極集中的な生産から、徐々に需要地生産へと生産体制を切り替えている。

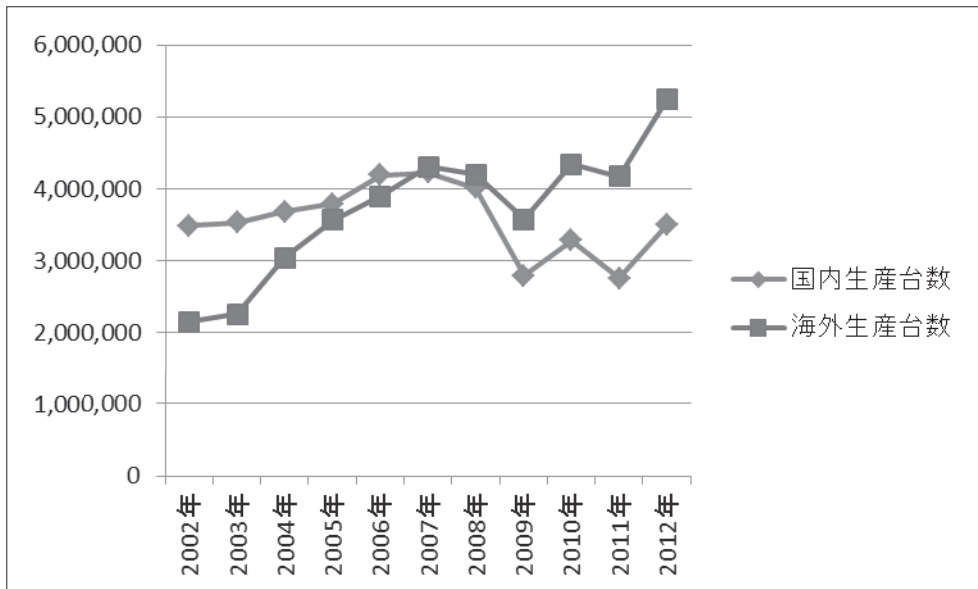
トヨタグループの海外生産事業会社は、2012年7月現在全世界に50社にのぼる。図5はトヨタ自動車の生産台数を国内、海外に分けて示したものである。2003年以降の海外生産台数の増加は目覚ましく、2007年には初めて海外生産が国内生産を上回っている。2012年においては国内生産329.3万台（40.0%）に対して海外生産は524.4万台（60.0%）であった。なお、トヨタ自動車は急速に海外生産を増加させつつ、2007年までは日本国内における生産台数は微増ながら増加し続けていたことにも注意が必要である。

こうした変化はトヨタグループの生産ネットワークを大きく変化させている。自動車産業の特徴は企業内集積間分業にある。グローバルな生産体制の構築が進む中で、世界各地に愛知自動車集積の小型版であるリトル愛知ともいえる企業城下町型産業集積が生まれつつある。日本国内においても、九州北部地域や東北中部地域がトヨタグループの新たな拠点として整備されつつあり、「リトル愛知」が形成されつつあるのである⁹⁾。

このような変化の意味を検討してみよう。かつてのように、トヨタグループが海外に生産拠点を持たなかった時代には、愛知自動車集積は管理機能から研究開発機能、そしてすべての生産機能を担う、まさに唯一の拠点としての役割を担っていた。その後、グローバル展開および国内での新拠点整備が進む中で、生産台数比率からみればトヨタグループの愛知自動車集積の割合は、確かに年々低下している。しかしながら、生産比率の低下をもって、トヨタグループにとっての愛知自動車集積の意義が直ちに低下したとはいえない。

9) 日本国内におけるトヨタグループ第二、第三の生産拠点である九州北部地域および東北中部地域と愛知自動車集積との集積間分業については榊原（2014）で詳しく検討している。

図5 トヨタ自動車の生産台数（国内・海外）の推移（台）



(出所) トヨタ自動車 HP より著者作成。

第一に、依然としてトヨタグループの管理機能などの、経営上の上位機能は豊田市をはじめとする愛知県内にあるという点に注意する必要がある。すなわち、トヨタグループがグローバル展開を進めているといっても、すべての機能が海外へ移っていったわけではなく、生産機能および研究開発機能の一部が移っているものであり、戦略にかかわる極めて重要な機能は未だ愛知県内にあるのである。また、グローバル展開では、多くの国や地域の拠点を配置することによって機能の分散化が進む一方で、それら分散化した機能を統合することが求められるという、相反する側面を持つ。その中で愛知自動車集積は、グローバル展開によって世界各地に分散化した機能を統合する拠点としての機能を持っているのである。第二に、愛知自動車集積内の生産拠点は、海外に生産拠点を設ける際の、立ち上げから操業の開始までを支援する母工場として、極めて重要な役割を担っている。たとえば、トヨタ自動車は海外生産に先駆けて、1984年にアメリカ・カリフォルニア州にGMと合弁で自動車製造会社のNUMMI (New United Motor Manufacturing, Inc.) を設立したが、その際には高岡工場が母工場としてNUMMIが操業するまでの支援を行っている。母工場の支援の内容としては、海外の新工場で働く従業員の人材育成から創業時のラインの立ち上げ、さらには操業後の生産台数の調整まで多岐にわたっている。愛知自動車集積内の生産拠点は、トヨタグループのグローバル展開を支える上で極めて重要な役割を担っているのである。このようにグローバル規模で生まれつつあるリトル愛知であるが、その機能は愛知自動車集積の単純縮小版

ではない。現時点においては大きな質的差異を持っているのであり、リトル愛知の多くはそのマザーである愛知自動車集積に多くの機能を依存しているのである（表3）。

表3 各地域の機能分担

	地域	機能
国内	愛知 (トヨタ本社)	・全世界で展開される開発・調達機能の戦略立案と調整 ・日本市場向けに開発される新型車の開発・調達機能 ・All トヨタ社の開発・調達人材の教育・育成
	(九州北部)	* 本社管理の下での車両組み立て
	(東北中部)	* 本社管理の下での車両組み立て
海外	北米	・北米市場向け車両の開発・調達
	欧州	・欧州市場向け車両の開発・調達
	タイ	・アジアおよび他の発展途上国市場向け IMV 車両の開発・調達

(出所) 居城 (2007) をもとに著者加筆・作成。

さて、こうして急速にグローバル展開を進め、一時的には自動車生産台数世界一の称号を獲得したトヨタ自動車ではあるが、その後海外でリコール問題が多発した。塩見 (2011) は急速な海外生産の増大にともなう貸与図メーカーの増大を指摘し、それがトヨタのリコール問題につながった理由の一つとしている。これは愛知自動車集積では周辺の承認図メーカーとともに品質の作り込みがなされ品質管理がなされるが、海外のリトル愛知においてはこうしたメーカーの集積が乏しいことから利用できない部分が多く存在し、それがトヨタのリコール・品質低下問題が深刻化した一つの理由としている。塩見氏自身は同論文の結論でリトル愛知¹⁰⁾の増大に伴う愛知経済の意義の低下を予想するが、このようなリコール問題の発生は著者からすれば愛知自動車集積のもつ意義を改めて評価させるものである。このように、トヨタグループのグローバル展開が進む中で、愛知自動車集積は生産比率を低下させつつも、新たにグローバル展開の拠点として新たな役割を担うようになった。その意味で愛知自動車集積は、グローバル企業となったトヨタグループの「根拠地」(遠藤 1999)として未だにきわめて重要であるといえる。もっとも、これは逆にいえば、こうした根拠地を有するからこそ、トヨタグループは高い競争力を維持できるともいえる。ポーター (M. Porter) が指摘するように、グローバル化時代における企業の競争力を考える上で、根拠地の存在は企業にとって極めて重要な意味を持つのである (Porter, 1999)。

10) 同論文では「スモールトヨタ」と記述しているが本稿におけるリトル愛知とはほぼ同義である。本稿では地域的な概念を前面に出しているのに対して、塩見 (2011) では企業グループを中心に置きこのような用語を用いているものと考えられる。

4. 愛知経済における集積の複合化

4-1 愛知経済の立地企業

愛知経済圏は日本最大の中京工業地帯を抱え、古くから製造業が発展してきた。近年はトヨタグループの存在感が大きくなっているが、愛知経済全体で見れば複数の産業集積を有する複合型集積であるといえる。ちなみに、愛知経済とその中心都市である名古屋市との関係であるが、後述のようにトヨタグループは名古屋市の中核管理機能を活用する形で、国際関係部署といった一部の重要な機能を名古屋においている。表4にみられるように愛知経済において本社所在地が中心都市の名古屋市に集中するのではなく、西三河地域を中心に分散しているところに特徴がある。以下では分析の視野を自動車産業以外にも広げ、愛知経済における産業の概要について確認する。

次の表4は愛知経済圏に本社が立地している主要製造業企業のうち、売上高順に上位企業を示したものである。特徴としては、①業種では圧倒的に自動車関連の企業が多い。本社所在地は②西三河地域が多く、中心都市である名古屋市が相対的に少なくなっている、といった点があげられる。これは愛知経済圏に立地しているこれら企業が生産機能と本社機能を近接して立地させているため、本社所在地と生産現場が一致しているのである。林(2006)も指摘するように、名古屋の都心部に本拠を構えるのは主に非製造業の本社および支社である。

表4 愛知経済圏に立地する主な製造業企業

社名	所在地	売上高(百万)	事業内容
トヨタ自動車	愛知県豊田市	8,597,872	自動車製造
デンソー	愛知県刈谷市	1,885,270	内燃機関電装品製造
トヨタ車体	愛知県刈谷市	1,429,726	自動車製造
豊田自動織機	愛知県刈谷市	892,893	自動車製造
アイシン精機	愛知県刈谷市	718,981	自動車操縦装置
アイシン AW	愛知県安城市	693,022	自動車操縦装置
トヨタ紡織	愛知県刈谷市	586,586	自動車部品
ジェイテクト	名古屋市	484,281	ベアリング製造
豊田合成	愛知県清須市	320,841	自動車部品製造
ブラザー工業	名古屋市	267,321	電子計算機等製造
フタバ産業	愛知県岡崎市	266,761	自動車部品製造
東海理化	愛知県大口町	248,282	自動車部品製造
INAX	愛知県常滑市	238,432	衛生陶器製造
三五	愛知県みよし市	232,401	自動車操縦装置製造
アドヴィックス	愛知県刈谷市	220,859	自動車操縦装置製造
大同特殊鋼	名古屋市	217,173	転炉製鋼・製鋼圧延
日本特殊陶業	名古屋市	206,487	電気用陶磁器製造

(出所)『エコノミスト』2010.11.1号 p.22 より著者作成。

注) 網掛けは自動車関連産業。

次に、これら売上高製造業上位企業以外の企業、産業について若干言及したい。名古屋周辺には日本を代表する工作機械メーカーが集積している。先のジェイテクトに加えて、ヤマザキマザック（本社所在地：愛知県大口町）、オークマ（愛知県大口町）、森機械製作所（名古屋市）等が本社を構えている。これら企業は売上高では表4であげた企業群に及ばないが、高い技術力を持ち、高度な資本財を提供する、モノづくり日本を下から支える企業群であるといえる。このうちの森精機製作所は後述のように愛知経済圏の集積に引き寄せられて立地した企業である。さらには、ガス・石油機器製造大手のリンナイ（名古屋市）、パソコン関連品大手のバッファロー（名古屋市）、鉄道車両製造大手の日本車両製造（名古屋市）、繊維及び医療品の興和（名古屋市）があげられる。

製造業以外ではエネルギー関連の中部電力（名古屋市）、東海道新幹線を有する東海旅客鉄道（以下、JR東海）（名古屋市）といった企業も立地している。先のトヨタ自動車に中部電力、JR東海の2社を加えた3社が名古屋経済の御三家といわれている。このうちのJR東海については日本車両製造とともにインフラ輸出産業として期待がかかる。一方で、もともと同地域に本社を構えていた松坂屋や旧・東海銀行（合併して現・三菱東京UFJ銀行）は合併等によって本社機能を東京に移している。

また、愛知県には本社機能を有していないが主要な生産拠点を配置している企業も多い。代表的なところでは研究開発機能も備えた三菱自動車名古屋製作所（愛知県岡崎市）、航空関連事業の拠点である三菱重工業¹¹⁾（名古屋市およびその周辺に6拠点）、なお、次節ではこれら集積単位で愛知経済を分析する。

4-2 集積の構造と集積間での連関

ここでは愛知経済における各集積の構造を確認したい。各集積は中心企業・グループを頂上とし、すそ野部分を共有することからあたかも山脈のような形をしている。さて、中心企業・グループ別に愛知経済圏の産業集積を抽出すると表5のように主に5つの集積を確認することが出来る。ただし、本部類は産業集積の中心となる企業からの分類であり、例えばトヨタグループを中心とする自動車1集積と三菱自動車を中心とする自動車2集積ではすそ野を一部共有している。なお、ホンダを中心とする自動車3およびスズキを中心とする自動車4は県外ではあるが集積のすそ野を共有しているため表に掲載している。本表では集積の中心地域および中心となる企業に加え、集積が本社機能および研究開発（R&D）機能を有しているのかについて4段階で示している。また本表では各集積間の連関関係についても示している。

11) 三菱重工業で生産された航空機は同社の販売子会社である三菱航空機（本社：名古屋市）によって販売される。

表5 愛知経済および周辺地域の集積構造と集積間での連関

集積		中心地域	中心企業	本社	R&D	他産業とのつながり
1	自動車1	愛知県西三河	トヨタ	◎	◎	すそ野共有、トヨタ方式*、新素材、資本*
2	自動車2	愛知県岡崎	三菱自動車	△	○	すそ野共有
3	航空機	名古屋周辺	三菱重工業 etc.	△	○	資本**、トヨタ方式**、新素材
4	工作機械	名古屋	ヤマザキ M、オークマ etc.	◎	◎	他の集積が需要地
5	セラミック	名古屋周辺	ノリタケ	◎	◎	歴史的に他産業へ繋がる
近接	自動車3	三重県鈴鹿	ホンダ	×	○	すそ野共有
近接	自動車4	静岡県浜松	スズキ	◎	◎	すそ野共有

(出所) ヒアリング等をもとに著者作成。

注) 本社およびR&D機能の強さ；<弱い・ない> ×→△→○→◎ <強い・中心的>

<* >他の産業へ影響を与える、<** >他の産業から影響を受ける

自動車1集積はトヨタ自動車を中心とする集積である。愛知経済最大の集積であり、地域内に本社機能及び研究開発機能、主要な生産機能を一通りそろえている。中心地域は豊田市、刈谷市を中心とする愛知県西三河地域であるが、集積のすそ野部分は愛知県外にまで広がっている。他の産業集積との連関では、すそ野部分の共有のほか、トヨタ生産方式の他産業への伝播、航空機産業への資本参加がみられる。自動車2集積は三菱自動車名古屋製作所を中心とした集積である。地域内に本社機能はないが¹²⁾、研究開発機能を有しており、技術センター（岡崎地区）では同社の基礎研究から商品開発を行っている¹³⁾。集積の規模も深さも前の自動車1集積に比べたら小さいが、集積のすそ野部分は自動車1集積などと共有している。

集積の中心は愛知県内にないが愛知県と隣接する地域に大規模集積があり、集積のすそ野は愛知県まで広がっていることから、ここでは近接する2つの自動車集積についても述べておきたい。自動車3集積はホンダ鈴鹿製作所を中心とした集積である。同製作所内に本社機能はなく、研究機関を併設しているわけではないが、フィットといった主力車種の生産工場であり海外の工場へ技術支援をするマザー工場としての機能を有している¹⁴⁾。また近接する四日市にはホンダの生産子会社である八千代工業四日市製作所がある。集積のすそ野部分は愛知の自動車集積と共有している。自動車4集積はスズキを中心とする集積である。愛知県と隣接する静岡県浜松市周辺に本社機能及び研究開発機能、主要な生産機能を立地させており、スズキグループの本拠地を形成させている。集積のすそ野部分は愛知県内にも広がり、愛知の自動車集積と共有している。

12) 同製作所は、同社がリコール隠しの問題で経営不振に陥った際には、京都製作所と並んで本社機能の移転候補地であった。

13) 三菱自動車ホームページ： <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/corporate/aboutus/profile/japan.html> より。

14) ホンダホームページ： <http://www.honda.co.jp/suzuka/outline/index.html> より。

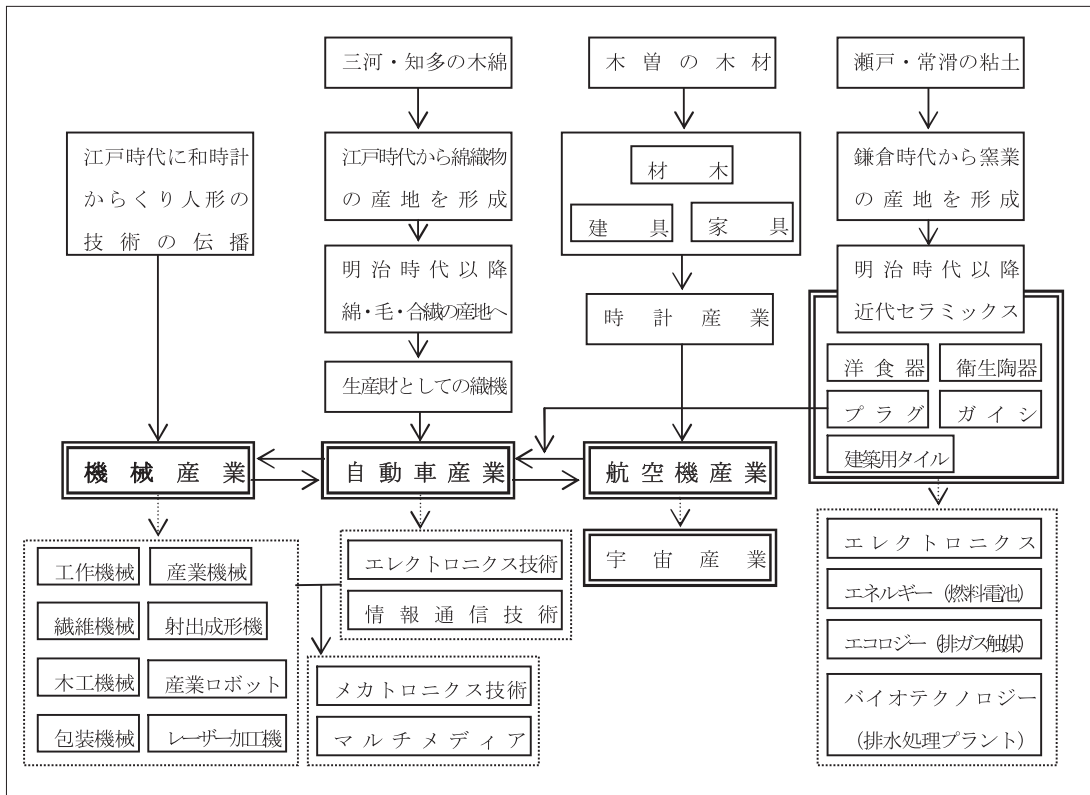
航空機集積は三菱重工業、川崎重工業、富士重工業を中心とした集積であり、岐阜県等愛知県外近接地域にも広がっている。三菱重工業は名古屋市を中心に6つの事業所と1つの研究所を本地域に配置している。川崎重工業は愛知県内に2、隣接する岐阜県各務ヶ原市に1か所事業所を配置している。富士重工業は愛知県半田市に2つの工場を配置している。なお、前2社が同航空機集積をグループ内の中心拠点と位置付けているのに対して、富士重工業の中心拠点は宇都宮製作所となる。いずれも本社機能はないが周辺に宇宙航空化研究開発機構（JAXA）の飛行研究施設の建設が愛知県内に決まったり、前述のように素材大手の東レの研究所が建設されたりと集積構造の深化が進んでいる。一部でトヨタグループを中心とした自動車産業との連関がみられる。

工作機械集積はヤマザキマザックやオークマ、森精機製作所、ジェイテクトといった複数の核を持った集積である。これら4社はいずれも日本を代表する工作機械メーカーであり、いずれも地域内に本社機能及び研究開発機能、主要生産拠点を有している（森精機製作所は本社機能のみ）。

4-3 集積進化の動き

本節では愛知経済における集積の進化について検討したい。まずは愛知経済の産業発展を歴史的視点から確認しておこう。図6は愛知経済における産業発展の技術的系譜を示したものである。現在の中心産業は二重線で、今後発展が期待される産業は破線で示している。名古屋都市産業振興公社編（2001）では愛知経済の産業発展の流れとして、機械の産業、糸の産業、木の産業、土の産業の4つの流れを指摘している。糸の産業の系譜としては、三河木綿、知多木綿を源流にそこから生産財としての織機が発達し、トヨタグループを中心とした自動車産業へとつながる流れである。木の産業とは、木曽の木材が材木や建具、家具産業を生み、これがのちの時計産業、さらには航空機産業へと結びつく流れである。土の産業とは瀬戸物、常滑焼、さらには三州瓦などこの地域でとれた粘土をもとに発展した窯業の流れを汲むものであり、今日のセラミックス関係の一大産業体であるノリタケグループへとつながる流れである。そして機械の産業とは、江戸時代に伝わった和時計、からくり人形の技術を源流とし、今日の機械産業へとつながる流れである。このように今日の愛知経済における産業集積は、かつての資源立地による地場産業の形成、さらには技術の伝播により地場産業の中から「内発的」に生まれてきたものである。近年では発達の目覚ましい自動車産業と最新技術が必要な航空機産業との融合化、包摂も一部ではあるが見られている（榊原 2006）。

図6 愛知経済における産業発展の技術的系譜



(出所) 名古屋都市産業振興公社編 (2001) をもとに著者作成。

企業が立地地域内に再投資するかどうかは、企業の発展が地域経済の地域内産業連関的發展につながるかどうかに関係するため極めて重要である。そこでここでは地域内再投資についてみてみたい。表6は2003年における本社所在地別にみた投資地域の割合を示したもの

表6 本社所在地別投資地域の割合 (%)

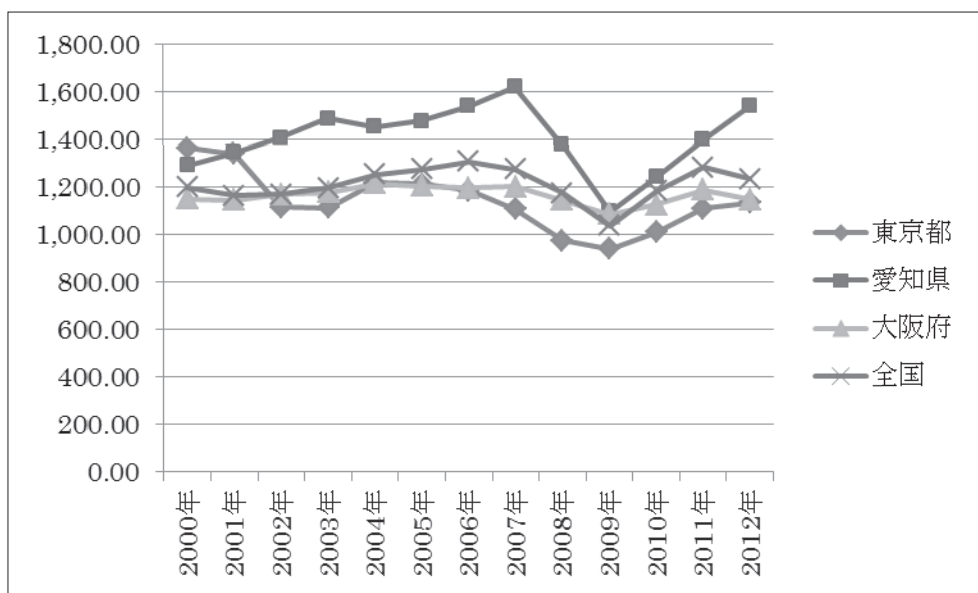
本社所在地	投資先地域				
	名古屋圏	大阪圏	東京圏	その他	
全産業	名古屋圏	87.3	2.6	5.9	4.2
	大阪圏	12.2	54.9	13.3	19.6
製造業	名古屋圏	97.1	0.2	0.4	2.3
	大阪圏	23.1	42.5	9.4	25.0
素材型	名古屋圏	93.8	0.1	1.3	4.8
	大阪圏	6.2	36.1	18.5	39.2
加工組立型	名古屋圏	97.4	0.2	0.3	2.1
	大阪圏	33.6	46.5	3.8	16.1
非製造業 (電力を除く)	名古屋圏	74.9	6.4	14.3	4.4
	大阪圏	3.5	64.2	22.2	10.1

(出所) 林 (2006) より。なお原資料は政策投資銀行資料。

である。全体的に名古屋圏の企業は名古屋圏に再投資をしていることがわかる。このような傾向は大阪圏の企業と比較すればより鮮明になろう。製造業、特に加工組立型は大阪圏からも多くの投資を惹きつけている。このようにみると愛知県を中心とした名古屋圏は高い地域内再投資力を備えていることがわかる。製造業に関しては大阪圏からも投資を惹きつけている。

図7は経済発展の基盤となる愛知県の製造業における労働生産性の推移を示したものである。2000年以降愛知県の労働生産性は極めて高くなっている。リーマンショック後2009年にかけて大幅に低下し、その下落幅は他の地域よりもはるかに大きかったが、2010年以降は大幅に持ち直している。

図7 製造業における労働生産性の変化（単位；万円）



（出所）経済産業省「工業統計」より著者作成。

さて、動的な視点から集積の変化をみると、自動車産業を中心とする活発な経済活動が、愛知経済において特に製造業で新たな地域経済の発展へとつながりはじめています。好調なトヨタグループの経済活動に牽引され、周辺に新たな企業が集積しはじめています。このように愛知経済では、トヨタグループの活発な経済活動を核として、集積が新たな集積を形成するといった現象がみられつつある。例えば名古屋市は、拡大するトヨタグループの国際部門の受け皿となっており、東京本社から海外営業部が移転してくるなど、一部ではあるが機能の集積がみられる。後述するように都市的機能についてみれば、名古屋市の「鉄鋼諸機械」業種に関する中枢管理機能の上昇が指摘されているが（阿部・山崎 2004）、これもトヨタグル

ープと無関係ではない (榊原 2008)。

これに加え、愛知経済で次世代産業として注目を集めるのが航空機産業である。戦前・戦中この地域は旧陸海軍向け戦闘機の生産拠点であり、航空機産業が発達した地域であった。地域内に三菱重工業、富士重工業 (愛知県半田市) さらに近隣には川崎重工業 (岐阜県各務ヶ原市) の拠点がある。戦後、GHQ の占領政策によって日本の航空機産業は壊滅的な状況になったが、近年はボーイング社等の飛行機製造でそのプレゼンスを徐々に高めつつある。例えば、ボーイング機での生産分担率で B767 では 15% だったものが最新の B787 (通称「ドリームライナー」) では 35% まで高まった。さらに三菱重工業は、国産の小型ジェット機 (Mitsubishi Regional Jet: MRJ) の自社開発、自社生産を開始すると発表した。生産は愛知県内の三菱重工業の事業所で行い、販売は子会社の三菱航空機 (名古屋市) が行う。こうした三菱重工業の動きに合わせ、宇宙航空研究開発機構 (JAXA) の飛行研究施設が県営名古屋空港の隣接地に建設されることになった。また、MRJ 向けに炭素繊維複合材を生産する東レは名古屋市に自動車・航空分野向けの総合技術開発拠点である「A&A センター (Automotive & Aircraft Center) を設けている。現時点 (2014 年 4 月時点) で MRJ の受注は 230 機にとどまっている。航空機産業はまだまだ厳しい状況が続いており、また規模の面でも他の産業に比べれば小さいが、同産業は愛知経済の集積に技術面で新たな厚みを与えている¹⁵⁾。さて、ここで注目したいのは上記航空機産業と自動車産業との関係である。トヨタ自動車は三菱航空機に資本参加しており、また航空機の生産にはトヨタ生産方式の手法の導入が検討されている¹⁶⁾。また、東レの炭素繊維複合材はトヨタの最高級スポーツカー・雷克萨斯 LFA への採用されており、またグループの富士重工業の高性能スポーツカーインプレッサ WRX STI tS のルーフにも採用されている¹⁷⁾。このように名古屋圏の航空機産業と自動車産業、そして素材産業は徐々に融合化の度合いを深めている。

4-4 愛知経済の中枢管理機能と都市的機能の変化

愛知経済には一定規模の中枢管理機能が集積している。その特徴は 4-2 で検討したように産業集積のものづくり機能と深く結びついたものである。そのため、業種でみれば特に製造業に関連した中枢管理機能に特化しており、他の産業については弱いということが出来る。東京や大阪が幅広い業種で全国的中枢管理機能を有していることとは異なっている。

さて、名古屋圏ではトヨタグループをはじめとした自動車産業の発達で、2-1 で確認し

15) とはいえ、規模でみた場合、名古屋大都市圏は依然として圧倒的に自動車産業中心であるといえる。

16) <http://www.nikkan.co.jp/news/nkx0420090529aaab.html> より。

17) <http://response.jp/article/2010/12/03/148861.html> より。

たように地域経済の表層の成長が進み、「強い名古屋」と評された。それではこういった変化が名古屋圏の都市機能にどのような影響を与えたのか検討してみよう。この問題については以下の2点を指摘することが出来る。

(1) 自動車集積の発展によって集積構造の深化は進んだが、製造業以外の中枢管理機能の拡大にはほとんどつながっていない、もしくは現時点で影響は限定的であるといえる。トヨタグループの国際関係部署が東京から名古屋市へ移ってきたり、森精機製作所が本社機能を奈良県大和郡山市から名古屋市へ移したりといった動きは見られたが、こうした動きは広がりを見せているわけではない。2010年現在の3都府県の上場企業の本社数は東京1,824に対して大阪は449、愛知は227となっており東京との差はあまりに大きい。またM&Aによってではあるが、松坂屋や旧東海銀行の本社機能の移転によって、製造業以外の一部の中枢管理機能を喪失している¹⁸⁾。製造業以外の全国的な中枢管理機能では、大阪同様東京と比較して地位の低下が進んでおり、同地域の「地方中枢都市化」が進んでいると評価できよう。

また、こうした高次の中枢管理機能を支える都市インフラも一部で弱体化が進んでいる。例えば、中部国際空港（セントレア）は愛・地球博を契機に、名古屋大都市圏の都市インフラを改善することが期待された¹⁹⁾。当初はビジネス需要を見込み2007年ごろまで国際線の増便が相次いだだが、リーマンショックを機に減少に転じ2009年には開港時の便数を割り込むまでになっている²⁰⁾。

その一方で、大阪ではいくつかの企業で本社を東京と移すといった、東京に中枢管理機能が吸収される事例がみられるが²¹⁾、(2) 愛知経済において地元のモノづくりの現場と結びついた中枢管理機能をはじめとする経済上部機能はそういった動きを見せていない。それどころか、先にみたように限定的ではあるがそれが強化される動きもみられる。地元製造業と結びつかない部分での中枢管理機能の低下が進む中で、愛知経済には自動車産業をはじめ複数の産業が集積し、かつこれらがグローバルレベルで一定の競争力を持つことによって、これら産業と結びついた経済上部機能は地域内にとどまっているのである。特定産業における経済上部機能と生産機能との融合した形での地域経済への埋め込みは愛知経済の「特定産業首都化」の動きと理解できる。

上記の動きは都市の支社数の動きからも把握することができる。大企業の支社は特定の地

18) 同様の事例としては家電小売り大手のエディオン、大東建託など。ただし、後述のように大阪ほどの問題が深刻であるわけではない。

19) 実際、同空港の開港を一つの契機としてトヨタ自動車の国際部門は東京から名古屋駅前に移転してきた。

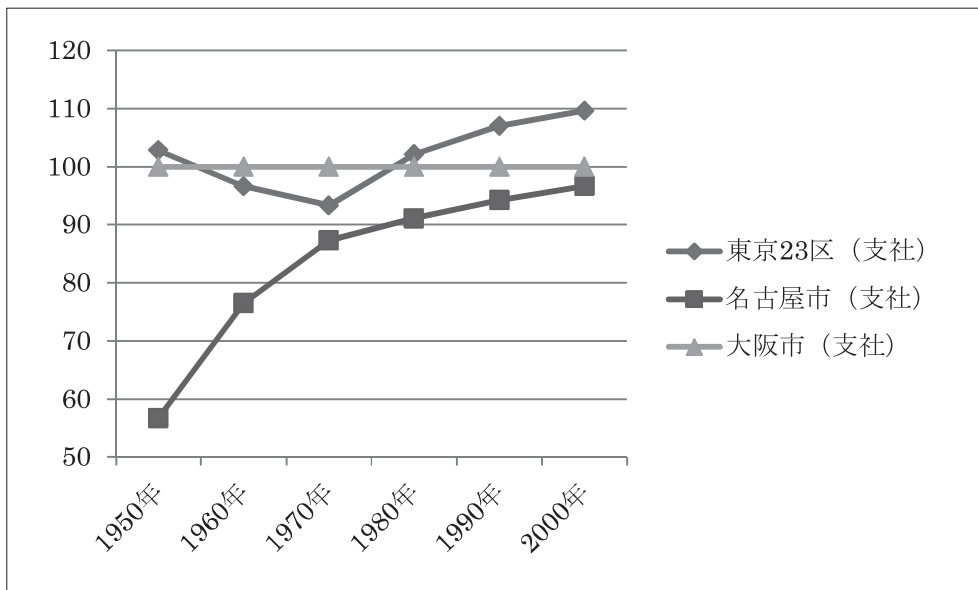
20) 2014年夏ダイヤでは昨年夏ダイヤを上回るなど一部で持ち直しの動きもみられているが、ピーク時の便数には遠く及んでいない。また、関西国際空港がLCCの拠点として近年大幅に便数を伸ばしているのとは対照的である。

21) 住友林業（2004年）、日清食品（2008年）などが近年本社を移している。

域的範囲を管轄するため、規模の大きい都市に置かれる。これらの支社は、特定の地域内に対して限定されるが一定レベルの中枢管理機能を持つ。こうしたことから、地域経済における支社数は、後背地を含めた地域経済の独自の産業の強さともかかわる部分でもある。

次の図8は3都府県の中心都市である東京23区、大阪市、名古屋市における上場企業の支社数²²⁾を見たものである。この図も大阪市を100としたときの東京23区および名古屋市の数値を求めている。名古屋市は高度経済成長期以降、急速に支社数を増やしていった。高度経済成長期は多くの企業が国内における企業ネットワークを形成した時期であり、地方中枢都市を中心に急速に支社数を伸ばしていったことから、この点については過大評価することができないが、2000年にはほぼ大阪市に肉薄するまでの水準に至ったことについては注目に値する。名古屋市は特に鉄鋼および機械関係の支社数が多くっており、地域内の工業とのつながりによるものと考えられる。もっとも、一支社あたりの従業者数でみれば、大阪支社のほうが名古屋支社よりも多いことも指摘しておきたい²³⁾。

図8 支社数の推移 (大阪市=100)



(出所) 阿部・山崎 (2004) 表Ⅲ-2 から著者作成。

22) 阿部・山崎 (2004) では「支所数」と表記している。

23) たとえば、阿部・山崎 (2004) 表Ⅲ-11 では大阪支店の平均が119.6名なのに対して名古屋支店の平均は88.7名となっている。

5. 結びにかえて

2000年以降の「強い名古屋」といわれた愛知経済は、同地域における地元製造業以外の全国的中枢管理機能の喪失と、特定の産業集積の発展および深化、そしてそれと結びついた経済上部機能の発展という相異なる2つのベクトルの合成であったといえる。この過程において愛知経済では、地元製造業と結びついていない全国レベルでの中枢管理機能の弱体化（地方中枢都市化）と、特定の分野における生産機能と中枢管理機能をはじめとした経済上部機能が結びついた産業都市としての発展（特定産業首都化）という2つのプロセスが同時に進んでいるのである。「強い名古屋」とは、表層の成長において前者のマイナスの側面よりも後者のプラスの側面が大きくなったためである。

すなわち、愛知経済における自動車産業の発展は、生産の分散化を伴いながらも集積自体を深化させた。グローバルな生産体制の進展といった自動車産業が大きく変わる中で、愛知経済はグローバルレベルの中心地のひとつとなった（榊原 2014）。このような自動車産業の発展は他の産業との関わり合いを深め、一部ではあるが集積の複合化や融合化が進みつつある。特に自動車と航空機、素材産業はその関係が顕著である。ただし、これら関係以外では集積間の関係は必ずしも明確ではない。

一方、愛知経済の中枢管理機能および都市的機能について注目すれば、先の産業集積の発展は必ずしも愛知経済の中枢管理機能および都市的機能を向上させているわけではない。産業集積におけるモノづくり機能と結びついた中枢管理機能については深化がみられるが、それ以外での拡大はほとんど見られない。それどころか地元製造業と結びついていない全国的中枢管理機能では低下もみられる。もっとも地元製造業と結びついた中枢管理機能は愛知経済と深く結びついているため、大阪経済にみられるように東京一極集中による機能の吸収がみられるわけでもない。

東京一極集中が進み、大阪を含め多くの都市が全国的中枢管理機能を低下させる中で、独自の産業構造を持つ愛知経済の発展は注目に値する。塩見（2011）が指摘するように、愛知経済は自動車産業に偏っているという脆弱性を持ちつつも、本稿でみてきたように自動車を中心に工作機械、航空機・宇宙といった特定の産業に牽引される形で地域経済の深層の発展力を向上させてきたと言える。トヨタショックで愛知経済が持つ表層の成長の脆弱性は一気に表面化したのが、これ自体が同地域の持つ深層の発展力を全て否定するものではない。愛知経済の深層の発展力は、このような脆弱性を持ちつつも特定産業首都化の流れの中で確かに発展してきたのである。

謝辞

本稿は榊原 (2011) を大幅に加筆・修正したものである。本研究の執筆は主に在外研究時 (2011. 9 ~ 2012. 9 London University SOAS) でおこなった。在外研究の機会を与えてくださった関西大学に感謝を申し上げる。

参考文献

- ・阿部和俊・山崎明 (2004) ; 『変貌する日本の姿：地域構造と地域政策』古今書院。
- ・居城克治 (2007) ; 「自動車産業におけるサプライチェーンと地域産業集積に関する一考察—自動車産業における開発・部品調達・組立生産機能のリンケージから—」『福岡大学商学論叢』第52巻4号。
- ・梅原浩次郎 (2010) ; 「トヨタショックと自治体財政の危機：名古屋圏における自動車産業特化構造の帰結」『地域経済研究』20。
- ・梅原浩次郎 (2011) ; 「名古屋圏における自動車産業特化構造の帰結—トヨタショックと自治体財政の危機—」(所収；塩見治人・梅原浩次郎編 (2011) 『トヨタショックと愛知経済—トヨタ伝説と現実』晃洋書房。
- ・遠藤宏一 (1999) ; 『現代地域政策論』大月書店。
- ・小林英夫 (2010) ; 『アジア自動車市場の変化と日本企業の課題—地球環境問題への対応を中心に—』社会評論社。
- ・榊原雄一郎 (2006) ; 「地域産業の展開過程における地場産業の意義に関する一考察」『地域経済学研究』No.16, 日本地域経済学会。
- ・榊原雄一郎 (2008) ; 「地方工業都市—自動車工業集積地域・愛知県西三河地域—」(所収 中村剛治郎編『基本ケースで学ぶ地域経済学』有斐閣アルマ)。
- ・榊原雄一郎 (2011) ; 「工業地域の進化についての研究—トヨタグループと名古屋大都市圏を事例に—」(所収『都市経済の諸相』関西大学経済政治研究所)。
- ・榊原雄一郎 (2014) ; 「トヨタグループの国内展開と地域経済についての研究—西三河・九州北部・東北中部自動車集積の分業構造の分析から—」『産業学会研究年報』No. 29。
- ・塩見治人 (2011) ; 「トヨタショックの重層的構造—コスト・品質・納期フレキシビリティの伝説と現実—」(所収；塩見治人・梅原浩次郎編 (2011) 『トヨタショックと愛知経済—トヨタ伝説と現実』晃洋書房。
- ・田辺裕福 (1996) ; 『職業から見た人口—その地域構造と変動—』大蔵省印刷局。
- ・寺西俊一 (1990) ; 「大都市圏」(所収 宮本憲一・横田茂・中村剛治郎編『地域経済学』有斐閣ブックス)。
- ・都丸泰助ほか (1987) ; 『トヨタと地域社会—現代企業都市生活論—』大月書店。
- ・中村剛治郎 (2004) ; 『地域政治経済学』有斐閣。
- ・中村剛治郎 (2008) ; 「現代地域経済学の基礎と課題」(所収 中村剛治郎編『基本ケースで学ぶ地域経済学』有斐閣アルマ)。
- ・名古屋都市産業振興公社編 (2001) ; 『産業の名古屋 2001』名古屋市。
- ・名古屋都市産業振興公社編 (2004) ; 『産業の名古屋 2004』名古屋市。
- ・日本経済新聞社編 (2006) ; 『「強い名古屋」の未来』日本経済新聞社。
- ・林上 (2006) ; 「モノ造り大都市圏・名古屋圏の産業構造と都市構造」『日中都市化シンポジウム論集』
- ・藤川昇悟 (1999) ; 「現代資本主義における空間集積に関する一考察」『経済地理学年報』, Vol. 45, No. 1。
- ・細川昌彦 (2008) ; 『メガ・リージョンの攻防』東洋経済。
- ・Markusen, A., (1996) ; A.Markusen, "Sticky Place in Slippery Space-A Typology of Industrial Districts", *Economic Geography*, Vol. 72, No. 3.
- ・Mashall, A. (1920) ; *Principles of Economics* (邦訳 馬場啓之助訳 (1966) ; 『経済学原論』東洋経済新報社)。

- ・ Poter, M. E. (1998) ; *On Competition*, Harvard Business School Press (邦訳 竹内弘高訳 (1999) ; 『競争戦略論』ダイヤモンド社).
- ・ Sassen, S. (2001) ; *The Global City: New York, London, Tokyo 2nd. ed*, Princeton University Press (邦訳 伊豫谷登土翁監訳 (2008) ; 『グローバル・シティ』筑摩書房).